3
Transportraad d.d. 1 december 2016

Aan de orde is het **VSO Transportraad d.d. 1 december 2016 (21501-33, nr. 615)**.

De **voorzitter**:
Ik heet de minister van Infrastructuur en Milieu van harte welkom. Ik geef graag de eerste spreker het woord en dat is mevrouw Visser. Zij spreekt namens de fractie van de VVD.

☐

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. Wij hebben in de schriftelijke inbreng tal van onderwerpen benoemd. Ik wil daar graag drie onderwerpen uitlichten. De heer Ronnes zal mede namens de VVD een motie indienen over de Duitse tolplannen. Ik zal zelf ook twee moties indienen. De eerste gaat over de inning van boetes van buitenlandse kentekens bij overtreding van de rij- en rusttijden. We hebben hier recent met de minister van Justitie wetgeving besproken om dat voor verkeersovertredingen te regelen, maar bij de rij- en rusttijden is er nog steeds sprake van een lacune. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er wettelijke afspraken zijn die transportchauffeurs aan regels voor rij- en rusttijden binden;

constaterende dat een effectieve handhaving van deze afspraken bij buitenlandse chauffeurs, vooral de inning van boetes, lastig is, mede omdat wet- en regelgeving hieromtrent nog niet in werking zijn getreden;

van mening dat het buitengewoon onrechtvaardig is wanneer overtredingen van de regels van de rij- en rusttijden bij buitenlandse chauffeurs niet gehandhaafd en geïnd kunnen worden;

van mening dat zolang de wet- en regelgeving om allerlei redenen nog niet is aangepast er in de tussentijd gezocht moet worden naar maatregelen om de handhaving van de rij- en rusttijden en boetes van buitenlandse kentekens alsnog te innen;

verzoekt de regering om zo snel mogelijk maatregelen te treffen om bij overtredingen van de rij- en rusttijden door buitenlandse kentekens deze gegevens langer op te slaan, zolang de broodnodige wet- en regelgeving nog niet geïmplementeerd is, zodat deze bestuurders niet de dans kunnen ontspringen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Ronnes. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 619 (21501-33).

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mijn tweede motie gaat over de voornemens in de Europese strategie van de Europese Commissie rondom emissiearme mobiliteit.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Europese Commissie in de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit stelt dat overal in de EU moet worden overgeschakeld naar een wegenbelasting op basis van de daadwerkelijk gereden kilometers;

van mening zijnde dat de Europese Commissie zich niet dient te bemoeien met de Nederlandse autobelastingen en niet mag eisen dat beprijzing van gebruik op basis van de werkelijk gereden kilometers dient te gebeuren;

verzoekt de regering, nogmaals te benadrukken in de Transportraad dat het al dan niet invoeren van wegbeprijzing een nationale bevoegdheid is en dat dit geen onderdeel moet zijn van de Europese strategie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 620 (21501-33).

☐

De heer **Ronnes** (CDA):
Voorzitter. Naar aanleiding van het SO heb ik de volgende motie over de Duitse tolplannen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Duitsland voornemens is, tolheffing in te voeren en Duitse automobilisten hiervoor ten dele te compenseren;

constaterende dat de Europese Commissie vanwege dit voorstel een inbreukprocedure is gestart tegen Duitsland;

overwegende dat Duitse tolheffing een negatief effect kan hebben op de Nederlandse grensregio's en tot sluipverkeer en een lastenverhoging voor Nederlandse automobilisten en vrachtwagenchauffeurs kan leiden;

constaterende dat de definitieve Duitse tolplannen nog niet bekend zijn en ook andere Europese buurlanden, zoals

Oostenrijk, bij het Europese Hof protest hebben aangetekend;

verzoekt de regering om zich intensief en nadrukkelijk te blijven verzetten tegen de plannen voor Duitse tolheffing bij de Duitse regering en de Europese Commissie en daarmee ook samen op te trekken met andere landen;

verzoekt de regering voorts, om in de tussentijd een grenseffectentoets van de Duitse tolplannen uit te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Ronnes, Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 621 (21501-33).

Deze motie leidt tot een vraag van de heer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik heb de heer Ronnes gevraagd of hij bereid was om de naam Hoogland ook onder die motie te zetten, zodat ook de PvdA steun geeft aan dit goede idee.

De heer **Ronnes** (CDA):
Dat heb ik graag gedaan. Ik heb ook nog vragen over het vliegen over conflictgebieden. Er is nu een noodmechanisme ontwikkeld voor situaties die handelen over de conflictzones en waarbij autoriteiten niet aan hun verplichtingen voldoen. Nederland wilde zo'n systeem, maar dat is niet opgenomen in het voorliggende concept van de EASA-verordening. Het Europees Parlement heeft zich daar nog niet over uitgesproken. De verwachting is dat dit weer op tafel komt in de onderhandelingen met het Europees Parlement. De Transportcommissie van het Europees Parlement heeft wel een dergelijk voorstel gedaan. Ik heb daarom de volgende vragen aan de minister. Wat gaat de minister doen om dat noodmechanisme wel voor elkaar te krijgen in de EASA-verordening? Is dit nu alles wat we voor elkaar hebben gekregen na wat er is gebeurd met MH17? Met andere woorden: wat wordt de inzet van de minister om hier nog verbeterstappen in te zetten?

☐

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. Ik heb een vraag en een motie. De vraag gaat over dieselgate, naar aanleiding van een recent stuk in de NRC. Ik stel die vraag mede namens collega van Veldhoven. Gisteren verscheen een artikel waaruit bleek dat door alle belangrijke wijzigingen die de Commissie voorstelt om het systeem van type goedkeuringen te verbeteren, nu dikke zwarte strepen staan. Vervolgens staat er dat alleen Frankrijk en Denemarken voor grote hervormingen zijn. D66 had graag gezien dat ook Nederland in dat rijtje had gestaan. Waarom neemt Nederland een tussenpositie in en waarom wordt er nog altijd geaarzeld om echt door te pakken? Het voert wat ver om hier vandaag nog een debat over te voeren. Wat mij betreft, mag de minister hier dus ook schriftelijk op reageren, zodat we dit kunnen betrekken bij het algemeen overleg over de dieselfraude.

Ik ga verder in het verlengde van de inbreng van mijn collega van het CDA over de discussie in de Europese Commissie over de burgerluchtvaart en de veiligheid, maar dan in de vorm van een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het oorspronkelijke voorstel van de Europese Commissie inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart wordt voorgesteld dat er op EU-niveau kan worden ingegrepen, wanneer er sprake is van systematische tekortkomingen in het veiligheidstoezicht door lidstaten;

constaterende dat het noodtoezichtmechanisme dat bij het EASA en de Europese Commissie belegd zou worden, in het voorgestelde standpunt van de Raad (general approach) geheel wordt geschrapt;

verzoekt de regering, als uitgesproken voorstander van een dergelijk noodtoezichtmechanisme op EU-niveau, om onverkort haar inzet op dit punt in de Raad uit te dragen, zodat de luchtvaartveiligheid in Europa niet afhankelijk wordt van slecht functionerende nationale luchtvaartautoriteiten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Belhaj. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 622 (21501-33).

Daarmee zijn wij gekomen aan het einde van de inbreng van de Kamer.

De vergadering wordt van 10.23 uur tot 10.28 uur geschorst.

☐

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Gezien het feit dat het nu overzichtelijk is, zal ik op volgorde van de sprekers antwoorden. Dit betekent dat moties en antwoorden door elkaar heen lopen.

Ik begin met de motie op stuk nr. 619 van mevrouw Visser en de heer Ronnes over de kentekens en rij- en rusttijden. Het ministerie van Veiligheid en Justitie werkt op dit moment aan de aanpassing van de regelgeving om de lacune op te lossen. Ik wil bekijken of wij de termijn van bewaring van kunnen verlengen tot het moment dat de regelgeving is aangepast. Dan gaat het misschien ook nog over regelgeving op andere vlakken; wij zullen bekijken wat daarmee moet gebeuren. Volgens mij is het van belang ervoor te zorgen dat je bijvoorbeeld een jaar kunt terugkijken zodat de ILT een goed oordeel kan vellen.

Ik kan niet anders zeggen dan dat ik hiernaar zal kijken, want volgens mij moet ik het samen met V en J vormgeven als wij data langer willen bewaren. De appreciatie van een

motie is in zo'n geval ingewikkeld. Ik neem haar niet over, omdat ik het niet letterlijk doe. Ik zie de motie dan maar als ondersteuning van beleid.

De **voorzitter**:
U laat het oordeel over aan de Kamer?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Oké. "Oordeel Kamer" is het dan.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik dank de minister voor deze toezegging. Dit is een langlopend dossier, juist doordat veel wet- en regelgeving aan elkaar zijn gekoppeld. Ik noem de Handhavingsrichtlijn en de Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie. Dit loopt dus al een paar jaar en blijkbaar komt er telkens een kink in de kabel. Wil de minister daarnaar kijken en de Kamer informeren? Anders moeten wij steeds schriftelijke vragen stellen of het onderwerp in een overleg over de Transportraad aan de orde stellen. Ik zie dit als een toezegging, maar ik vraag daarbij de toezegging dat de Kamer wordt geïnformeerd over de stappen en de mogelijkheden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat is prima. Ik heb al gezegd dat ik samen met V en J zal optrekken. Ik begrijp dat het daar al lange tijd loopt. Wij zullen bekijken hoe wij dit systeem wat kunnen sluiten tot het officieel geregeld is.

Dan de motie op stuk nr. 620 van mevrouw Visser over emissiearme mobiliteit. De Europese Commissie werkt aan een road package. Daarvoor verzamelt zij input van stakeholders. Voor zover ik weet, wordt daarin nog geen voorstel gedaan voor een Europese kilometerheffing, maar wel voor een soort communicatiesysteem dat daarvoor de basis zal vormen. Wij weten het niet. Het pakket wordt in de tweede helft van 2017 verwacht en wij zullen dan zien wat erin staat. Ik heb al vaker gezegd dat ik, als je al een kilometerheffing invoert, voor een Europees systeem ben zodat je niet in elk land iets anders hebt. Ik ben er echter ook voor dat iedere lidstaat beslist of hij daaraan meedoet of niet. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid en ik neem haar over.

De **voorzitter**:
De motie-Visser (21501-33, nr. 620) is overgenomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik vervolg met de inbreng van de heer Ronnes. Hij heeft een motie opgesteld over de tol; de motie op stuk nr. 621. Dit is ingewikkeld, omdat mijn collega nog niet heeft laten zien hoe de definitieve plannen eruit zien. Hij stelt die plannen op naar aanleiding van de druk van de Commissie. Ik verwacht wel dat hij daar snel mee komt. Dat zal niet morgen zijn tijdens de Transportraad, want het punt staat niet op de agenda. Het zal mij echter niet verbazen als het snel daarna gebeurt. Ik ben heel alert.

De heer Ronnes vraagt of wij samen met andere landen willen optrekken en of wij een toets willen uitvoeren naar de grenseffecten. Het lijkt mij belangrijk om samen met andere landen te blijven optrekken. Ik doe dit nu met Oostenrijk. Als er een nieuw voorstel is, ben ik gaarne bereid om naar de grenseffecten daarvan te kijken. Op het moment dat de Europese Commissie niet meer tegen het voorstel is, moeten wij ons natuurlijk nog kunnen beraden op eventuele juridische stappen.

Ook deze motie neem ik over.

De **voorzitter**:
De motie-Ronnes c.s. (21501-33, nr. 621) is overgenomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De heer Ronnes heeft verder een vraag gesteld over de luchtvaart. Dit dossier behandel ik niet zelf; de staatssecretaris onderhandelt hierover. Ik heb begrepen dat zij wel tevreden is. Zij kan zich goed vinden in het EASA-pakket (European Air Safety Agency) dat nu in de Raad voorligt. Juist op het gebied van luchtvaartveiligheid heeft zij zich hardgemaakt en dat zal zij ook blijven doen. Ik heb wel begrepen dat het stuk over het noodtoezichtmechanisme voor autoriteiten die niet aan hun verplichtingen voldoen, niet meer is opgenomen in het voorliggende concept van de EASA-verordening. Wij zijn er wel voorstander van. De verwachting is dat dit gewoon weer op tafel komt bij de onderhandelingen met het parlement. Meer kan ik er op dit moment niet over zeggen. Misschien is het goed indien wij de Kamer in de desbetreffende commissie op de hoogte blijven houden van de stand van zaken over deze onderhandelingen. Er vindt vast een apart AO plaats over de luchtvaart.

D66 heeft verwezen naar een artikel dat gisteren is gepubliceerd. Ik weet niet om welk artikel het gaat. Ik heb het althans niet gezien, maar ik heb begrepen dat het een artikel in NRC Handelsblad is en dat wordt gevraagd naar de tussenpositie van Nederland. Ik heb deze onderhandeling in het begin wel zelf gedaan en dat herinner ik mij helemaal niet. De positie van Nederland ging juist het verst. Wij waren strenger dan de anderen op het gebied van uitstoot en het tempo van het invoeren van veranderingen. Ook mevrouw Mansveld, die dat toen nog deed, is daar zeer streng in geweest. Ik herken mij dus helemaal niet in de tussenpositie. Ik zal bekijken wat in dat artikel wordt gezegd en waar dat naar verwijst. Wij houden inderdaad een AO over dieselfraude. Indien dat noodzakelijk is, kom ik daar voor dat AO schriftelijk op terug.

Mevrouw Belhaj van D66 heeft de motie op stuk nr. 622 ingediend over het noodtoezichtmechanisme. Ik neem die motie over, want in deze motie wordt de regering gevraagd om haar inzet voor het noodtoezichtmechanisme uit te dragen. Zoals ik al zei, kunnen wij ons vinden in het EASA-pakket, maar wij zullen ook blijven uitdragen dat het nodig is.

De **voorzitter**:
De motie-Belhaj (21501-33, nr. 622) is overgenomen.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voor de volledigheid ga ik in op het vorige punt, de dieselfraude. De minister zegt terecht dat het standpunt van de

Nederlandse regering altijd strenger is geweest dan dat van andere Europese landen. Ik vind dat daarover echt geen misverstand mag bestaan, want dit is een belangrijk onderwerp. Ik heb het genoemde artikel ook nog niet gelezen. Misschien is het toch goed om sowieso een brief te sturen en om, mocht er iets in het genoemde artikel staan wat niet klopt, dat te ontkrachten. Het geeft immers inzicht in het verloop van de dynamiek in Europa. Nederland heeft hierbij altijd de goede positie gekozen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik dank de heer Hoogland voor deze ondersteuning. Wij zijn daar inderdaad strikt in. Wij hebben er ook baat bij als aan de voorkant, bij de bron, de juiste maatregelen worden genomen. Ik zal het even uitzoeken. Staat er iets in wat niet klopt, dan zal ik dat in de aanloop naar het AO meedelen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Ik dank de minister voor haar aanwezigheid. De stemming over de overgebleven, niet overgenomen motie vindt vandaag bij de aanvang van de middagvergadering plaats.